



## MSC FLAMINIA

Zusammenfassung der Ereignisse seit dem 14. Juli 2012

06.08.2013

---

- Am 14. Juli 2012 brach auf der MSC FLAMINIA ein Feuer in der Ladeluke 4 aus. Das Schiff hatte 2.875 Container geladen und befand sich auf dem Atlantik auf dem Wege von der amerikanischen Ostküste nach Europa. Während der durch die Besatzung eingeleiteten Löscharbeiten ereignete sich eine Explosion, woraufhin der Kapitän anordnete, das Schiff zu verlassen.
- Die in der Nähe befindliche DS Crown konnte 22 Besatzungsmitglieder sowie die beiden Passagiere retten. Ein geretteter Seemann erlag an Bord der DS CROWN seinen Verletzungen, ein weiterer starb wenige Wochen später an den Folgen seiner Verletzungen und ein Besatzungsmitglied wird immer noch vermisst. Desweiteren erlitten mehrere Besatzungsmitglieder Verletzungen.
- SMIT Salvage, einer der führenden Bergungsexperten weltweit, wurde mit der Bergung der MSC FLAMINIA beauftragt. Zwei Feuerlösch Schlepper wurden zum Unglücksort geschickt, diese trafen am 17. und 19. Juli ein und begannen sofort mit der Brandbekämpfung.
- Die Laderäume 4, 5 und 6 wurden während des Feuers zerstört oder beschädigt. Die Aufbauten und der Maschinenraum sowie Bug und Heck, einschließlich der Ruderanlage, waren vom Feuer nicht betroffen. Am 19. Juli wies die MSC FLAMINIA eine Schlagseite von acht bis zehn Grad auf.
- Am 20. Juli begannen die Feuerlösch Schlepper damit, die MSC FLAMINIA in Richtung Europa zu schleppen.
- Alle von SMIT Salvage angefragten Küstenstaaten verweigerten der MSC FLAMINIA das Einlaufen in ihre Gewässer. Eine effiziente Brandbekämpfung konnte so nicht sichergestellt werden.
- Ab dem 23. Juli war nach Aussagen der Bergungsexperten vor Ort das Feuer auf der MSC FLAMINIA unter Kontrolle. Separate Brandherde innerhalb einzelner Container bestanden jedoch weiterhin und wurden von Bergungsexperten überprüft.
- Am 29. Juli nahm der Schleppverband mit der MSC FLAMINIA eine Warteposition etwa 100 Seemeilen vor der britischen Küste ein. Die Genehmigung zum Einlaufen in ein küstennahes, geschütztes Seegebiet lag zu dieser Zeit noch nicht vor. Das Einlaufen in ein solches Gebiet war aber notwendig, um die Lage an Bord beurteilen und verbessern zu können.
- Obwohl das Feuer unter Kontrolle und das Schiff stabil war, scheiterten die Verhandlungen mit allen Anrainerstaaten für das Einlaufen in ein küstennahes, geschütztes Seegebiet oder in einen



Nothafen. Offizielle Gesuche wurden gestellt an: Großbritannien, Frankreich, Spanien, Belgien, Portugal, Niederlande und Deutschland.

- Am 15. August erklärte die REEDEREI NSB auf dringende Empfehlung der Versicherer Havarie Grosse für das Schiff.
- Am 20. August gelang es mithilfe des Bundesverkehrsministeriums, eine Genehmigung zum Einlaufen in deutsche Gewässer zu erwirken. Die MSC FLAMINIA wurde dem Kommando des Havariekommandos in Cuxhaven unterstellt.
- Berechnungen des Germanischen Lloyd zufolge war der Zustand des Schiffes stabil und keine Lecks waren feststellbar. Die Ladung – auch die Gefahrgutcontainer – waren in einem Zustand, der für eine Passage des Ärmelkanals unbedenklich ist. Detaillierte Stau- und Ladepläne lagen der Bergungsfirma und den zuständigen Behörden seit Beginn der Bergungsmaßnahmen Mitte Juli vor.
- Am 2. September begann die MSC FLAMINIA ihre Reise durch den Ärmelkanal und die Nordsee nach Wilhelmshaven.
- Am 9. September erreichte die MSC FLAMINIA den Zielhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Die Suche nach dem weiterhin vermissten Besatzungsmitglied und die Untersuchungen zur Brandursache startete innerhalb der folgenden Tage.
- Stichpunktartige Wischproben an den Containern der MSC FLAMINIA ergaben, dass keinerlei Belastung an den Containeroberflächen feststellbar war. Ein Entsorgungskonzept für die MSC Flaminia wurde vorgestellt.
- Am 28. September 2012 wurde mit dem Entladen der Container begonnen. Die Aufbauten der MSC FLAMINIA waren in der vorangegangenen Woche gereinigt und von behördlicher Seite freigegeben worden. Seitdem befand sich eine zwölf-köpfige Besatzung der REEDEREI NSB an Bord, die den weiteren Verlauf der Operation überwachte.
- Für die Reparatur der MSC FLAMINIA wurden Verhandlungen mit Werften in Rumänien und China aufgenommen.
- Um die Erlaubnis, den Hafen erlassen zu können zu erhalten, mussten sich die REEDEREI NSB und die MSC FLAMINIA einem Notifizierungsverfahren unterziehen. Auf Grund der Komplexität der Auflagen konnten zur Dauer des Notifizierungsverfahrens keine Angaben gemacht werden.
- Nachdem das letzte verbliebene Löschwasser mit Tankschiffen zur Entsorgung in Dänemark vom Schiff entfernt und die Stabilität und Sicherheit des Schiffes durch den Germanischen Lloyd



bestätigt wurde, wartete die MSC FLAMINIA auf die Bestätigung der Behörden, Wilhelmshaven verlassen zu können, um zu der Daewoo Werft in Mangalia, Rumänien, zu versegeln.

- Die Daewoo Werft in Rumänien wurde ausgewählt, weil sie eine Tochter der Bauwerft der MSC FLAMINIA in Korea ist, die den beschädigten Mittelteil des Schiffes in Segmentbauweise austauschen kann und weil genügend Kapazitäten für eine schnelle Reparatur vorhanden waren. Eine Werft in China kam aufgrund behördlicher Auflagen nicht in Frage.
- Am 15. März 2013 verließ die MSC FLAMINIA den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Vor der Abfahrt des Schiffes hatte die REEDEREI NSB die schriftliche Genehmigung des Notifizierungsverfahrens durch die rumänischen Behörden erhalten.
- Nach sechswöchiger Wartezeit auf Reede vor Constanza/Rumänien lief die MSC FLAMINIA am 17. Mai um 18.00 Uhr in den Hafen von Constanza ein. Dort wurde am 27.07.2013 mit der Entsorgung der an Bord verbliebenen Abfälle und Ladungsreste begonnen.